

⑯ BUNDESREPUBLIK

DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑯ Offenlegungsschrift
⑯ DE 3042723 A1

⑯ Int. Cl. 3:

G 05 D 1/03

A 01 B 69/00

⑰ Anmelder:

M.A.N. Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG, 8000
München, DE

⑲ Aktenzeichen:

P 30 42 723.7-22

⑲ Anmeldetag:

13. 11. 80

⑲ Offenlegungstag:

27. 5. 82

⑳ Erfinder:

Stieber, Michael, Dipl.-Ing., Waterloo, Ontario, CA;
Meinke, Peter, Dr.-Ing., 8031 Steinebach, DE; Dreher,
Günther, Dipl.-Ing., 8000 München, DE

㉑ Recherchenergebnis gem. § 43 Abs. 1 Satz 1 PatG:

DE-OS 29 41 507
DE-OS 27 52 167

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

㉒ »Verfahren und Vorrichtung zur Spurführung eines Fahrzeugs«

Werdet schon durch Pflanzen bestimmt

DE 3042723 A1

DE 3042723 A1

1 gü/sd

M.A.N. MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NÜRNBERG
Aktiengesellschaft

5

München, 5. November 1980

10

P a t e n t a n s p r ü c h e

15

1.

Verfahren zur Spurführung eines gleisfreien Fahrzeuges entlang einer Leitlinie, mit mindestens einem zur Erfassung der relativen Lage zwischen der Fahrzeuglängsachse und der Leitlinie dienenden Abtastorgang und mit einer Regeleinrichtung, die über ein Lenksignal den Lenkwinkel des Fahrzeugs so beeinflußt, daß der Abstand eines Bezugspunktes auf der Fahrzeuglängsachse zur Leitlinie möglichst klein bleibt, dadurch gekennzeichnet, daß bei der Bildung des Lenksignals (w) unterschieden wird zwischen den Einflüssen, die von Störungen verursacht werden und jenen, die von der Krümmung der Leitlinie (14) herrühren.

20

2.

Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß ein Lenksignal (w) unter Berücksichtigung von veränderlichen Sollwerten gebildet wird.

25

3.

Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß zwei Lenksignale, nämlich ein störungsbedingtes Lenksignal (w_z) und ein von Verlauf

35

7.2026

BAD ORIGINAL

1 der Leitlinie abhängigesführungsbedingtes Lenksignal (w_k) gebildet und addiert werden.

4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß in einem Sollwertgeber (30) Sollsignale (s_i) gebildet werden, die den tatsächlichen Signalen gleichen, die bei idealer Führung des Fahrzeuges entlang der Leitlinie (14) im ungestörten Fall auftreten würden.

5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55 60 65 70 75 80 85 90 95 100 105 110 115 120 125 130 135 140 145 150 155 160 165 170 175 180 185 190 195 200 205 210 215 220 225 230 235 240 245 250 255 260 265 270 275 280 285 290 295 300 305 310 315 320 325 330 335 340 345 350 355 360 365 370 375 380 385 390 395 400 405 410 415 420 425 430 435 440 445 450 455 460 465 470 475 480 485 490 495 500 505 510 515 520 525 530 535 540 545 550 555 560 565 570 575 580 585 590 595 600 605 610 615 620 625 630 635 640 645 650 655 660 665 670 675 680 685 690 695 700 705 710 715 720 725 730 735 740 745 750 755 760 765 770 775 780 785 790 795 800 805 810 815 820 825 830 835 840 845 850 855 860 865 870 875 880 885 890 895 900 905 910 915 920 925 930 935 940 945 950 955 960 965 970 975 980 985 990 995 1000 1005 1010 1015 1020 1025 1030 1035 1040 1045 1050 1055 1060 1065 1070 1075 1080 1085 1090 1095 1100 1105 1110 1115 1120 1125 1130 1135 1140 1145 1150 1155 1160 1165 1170 1175 1180 1185 1190 1195 1200 1205 1210 1215 1220 1225 1230 1235 1240 1245 1250 1255 1260 1265 1270 1275 1280 1285 1290 1295 1300 1305 1310 1315 1320 1325 1330 1335 1340 1345 1350 1355 1360 1365 1370 1375 1380 1385 1390 1395 1400 1405 1410 1415 1420 1425 1430 1435 1440 1445 1450 1455 1460 1465 1470 1475 1480 1485 1490 1495 1500 1505 1510 1515 1520 1525 1530 1535 1540 1545 1550 1555 1560 1565 1570 1575 1580 1585 1590 1595 1600 1605 1610 1615 1620 1625 1630 1635 1640 1645 1650 1655 1660 1665 1670 1675 1680 1685 1690 1695 1700 1705 1710 1715 1720 1725 1730 1735 1740 1745 1750 1755 1760 1765 1770 1775 1780 1785 1790 1795 1800 1805 1810 1815 1820 1825 1830 1835 1840 1845 1850 1855 1860 1865 1870 1875 1880 1885 1890 1895 1900 1905 1910 1915 1920 1925 1930 1935 1940 1945 1950 1955 1960 1965 1970 1975 1980 1985 1990 1995 2000 2005 2010 2015 2020 2025 2030 2035 2040 2045 2050 2055 2060 2065 2070 2075 2080 2085 2090 2095 2100 2105 2110 2115 2120 2125 2130 2135 2140 2145 2150 2155 2160 2165 2170 2175 2180 2185 2190 2195 2200 2205 2210 2215 2220 2225 2230 2235 2240 2245 2250 2255 2260 2265 2270 2275 2280 2285 2290 2295 2300 2305 2310 2315 2320 2325 2330 2335 2340 2345 2350 2355 2360 2365 2370 2375 2380 2385 2390 2395 2400 2405 2410 2415 2420 2425 2430 2435 2440 2445 2450 2455 2460 2465 2470 2475 2480 2485 2490 2495 2500 2505 2510 2515 2520 2525 2530 2535 2540 2545 2550 2555 2560 2565 2570 2575 2580 2585 2590 2595 2600 2605 2610 2615 2620 2625 2630 2635 2640 2645 2650 2655 2660 2665 2670 2675 2680 2685 2690 2695 2700 2705 2710 2715 2720 2725 2730 2735 2740 2745 2750 2755 2760 2765 2770 2775 2780 2785 2790 2795 2800 2805 2810 2815 2820 2825 2830 2835 2840 2845 2850 2855 2860 2865 2870 2875 2880 2885 2890 2895 2900 2905 2910 2915 2920 2925 2930 2935 2940 2945 2950 2955 2960 2965 2970 2975 2980 2985 2990 2995 3000 3005 3010 3015 3020 3025 3030 3035 3040 3045 3050 3055 3060 3065 3070 3075 3080 3085 3090 3095 3100 3105 3110 3115 3120 3125 3130 3135 3140 3145 3150 3155 3160 3165 3170 3175 3180 3185 3190 3195 3200 3205 3210 3215 3220 3225 3230 3235 3240 3245 3250 3255 3260 3265 3270 3275 3280 3285 3290 3295 3300 3305 3310 3315 3320 3325 3330 3335 3340 3345 3350 3355 3360 3365 3370 3375 3380 3385 3390 3395 3400 3405 3410 3415 3420 3425 3430 3435 3440 3445 3450 3455 3460 3465 3470 3475 3480 3485 3490 3495 3500 3505 3510 3515 3520 3525 3530 3535 3540 3545 3550 3555 3560 3565 3570 3575 3580 3585 3590 3595 3600 3605 3610 3615 3620 3625 3630 3635 3640 3645 3650 3655 3660 3665 3670 3675 3680 3685 3690 3695 3700 3705 3710 3715 3720 3725 3730 3735 3740 3745 3750 3755 3760 3765 3770 3775 3780 3785 3790 3795 3800 3805 3810 3815 3820 3825 3830 3835 3840 3845 3850 3855 3860 3865 3870 3875 3880 3885 3890 3895 3900 3905 3910 3915 3920 3925 3930 3935 3940 3945 3950 3955 3960 3965 3970 3975 3980 3985 3990 3995 4000 4005 4010 4015 4020 4025 4030 4035 4040 4045 4050 4055 4060 4065 4070 4075 4080 4085 4090 4095 4100 4105 4110 4115 4120 4125 4130 4135 4140 4145 4150 4155 4160 4165 4170 4175 4180 4185 4190 4195 4200 4205 4210 4215 4220 4225 4230 4235 4240 4245 4250 4255 4260 4265 4270 4275 4280 4285 4290 4295 4300 4305 4310 4315 4320 4325 4330 4335 4340 4345 4350 4355 4360 4365 4370 4375 4380 4385 4390 4395 4400 4405 4410 4415 4420 4425 4430 4435 4440 4445 4450 4455 4460 4465 4470 4475 4480 4485 4490 4495 4500 4505 4510 4515 4520 4525 4530 4535 4540 4545 4550 4555 4560 4565 4570 4575 4580 4585 4590 4595 4600 4605 4610 4615 4620 4625 4630 4635 4640 4645 4650 4655 4660 4665 4670 4675 4680 4685 4690 4695 4700 4705 4710 4715 4720 4725 4730 4735 4740 4745 4750 4755 4760 4765 4770 4775 4780 4785 4790 4795 4800 4805 4810 4815 4820 4825 4830 4835 4840 4845 4850 4855 4860 4865 4870 4875 4880 4885 4890 4895 4900 4905 4910 4915 4920 4925 4930 4935 4940 4945 4950 4955 4960 4965 4970 4975 4980 4985 4990 4995 5000 5005 5010 5015 5020 5025 5030 5035 5040 5045 5050 5055 5060 5065 5070 5075 5080 5085 5090 5095 5100 5105 5110 5115 5120 5125 5130 5135 5140 5145 5150 5155 5160 5165 5170 5175 5180 5185 5190 5195 5200 5205 5210 5215 5220 5225 5230 5235 5240 5245 5250 5255 5260 5265 5270 5275 5280 5285 5290 5295 5300 5305 5310 5315 5320 5325 5330 5335 5340 5345 5350 5355 5360 5365 5370 5375 5380 5385 5390 5395 5400 5405 5410 5415 5420 5425 5430 5435 5440 5445 5450 5455 5460 5465 5470 5475 5480 5485 5490 5495 5500 5505 5510 5515 5520 5525 5530 5535 5540 5545 5550 5555 5560 5565 5570 5575 5580 5585 5590 5595 5600 5605 5610 5615 5620 5625 5630 5635 5640 5645 5650 5655 5660 5665 5670 5675 5680 5685 5690 5695 5700 5705 5710 5715 5720 5725 5730 5735 5740 5745 5750 5755 5760 5765 5770 5775 5780 5785 5790 5795 5800 5805 5810 5815 5820 5825 5830 5835 5840 5845 5850 5855 5860 5865 5870 5875 5880 5885 5890 5895 5900 5905 5910 5915 5920 5925 5930 5935 5940 5945 5950 5955 5960 5965 5970 5975 5980 5985 5990 5995 6000 6005 6010 6015 6020 6025 6030 6035 6040 6045 6050 6055 6060 6065 6070 6075 6080 6085 6090 6095 6100 6105 6110 6115 6120 6125 6130 6135 6140 6145 6150 6155 6160 6165 6170 6175 6180 6185 6190 6195 6200 6205 6210 6215 6220 6225 6230 6235 6240 6245 6250 6255 6260 6265 6270 6275 6280 6285 6290 6295 6300 6305 6310 6315 6320 6325 6330 6335 6340 6345 6350 6355 6360 6365 6370 6375 6380 6385 6390 6395 6400 6405 6410 6415 6420 6425 6430 6435 6440 6445 6450 6455 6460 6465 6470 6475 6480 6485 6490 6495 6500 6505 6510 6515 6520 6525 6530 6535 6540 6545 6550 6555 6560 6565 6570 6575 6580 6585 6590 6595 6600 6605 6610 6615 6620 6625 6630 6635 6640 6645 6650 6655 6660 6665 6670 6675 6680 6685 6690 6695 6700 6705 6710 6715 6720 6725 6730 6735 6740 6745 6750 6755 6760 6765 6770 6775 6780 6785 6790 6795 6800 6805 6810 6815 6820 6825 6830 6835 6840 6845 6850 6855 6860 6865 6870 6875 6880 6885 6890 6895 6900 6905 6910 6915 6920 6925 6930 6935 6940 6945 6950 6955 6960 6965 6970 6975 6980 6985 6990 6995 7000 7005 7010 7015 7020 7025 7030 7035 7040 7045 7050 7055 7060 7065 7070 7075 7080 7085 7090 7095 7100 7105 7110 7115 7120 7125 7130 7135 7140 7145 7150 7155 7160 7165 7170 7175 7180 7185 7190 7195 7200 7205 7210 7215 7220 7225 7230 7235 7240 7245 7250 7255 7260 7265 7270 7275 7280 7285 7290 7295 7300 7305 7310 7315 7320 7325 7330 7335 7340 7345 7350 7355 7360 7365 7370 7375 7380 7385 7390 7395 7400 7405 7410 7415 7420 7425 7430 7435 7440 7445 7450 7455 7460 7465 7470 7475 7480 7485 7490 7495 7500 7505 7510 7515 7520 7525 7530 7535 7540 7545 7550 7555 7560 7565 7570 7575 7580 7585 7590 7595 7600 7605 7610 7615 7620 7625 7630 7635 7640 7645 7650 7655 7660 7665 7670 7675 7680 7685 7690 7695 7700 7705 7710 7715 7720 7725 7730 7735 7740 7745 7750 7755 7760 7765 7770 7775 7780 7785 7790 7795 7800 7805 7810 7815 7820 7825 7830 7835 7840 7845 7850 7855 7860 7865 7870 7875 7880 7885 7890 7895 7900 7905 7910 7915 7920 7925 7930 7935 7940 7945 7950 7955 7960 7965 7970 7975 7980 7985 7990 7995 8000 8005 8010 8015 8020 8025 8030 8035 8040 8045 8050 8055 8060 8065 8070 8075 8080 8085 8090 8095 8100 8105 8110 8115 8120 8125 8130 8135 8140 8145 8150 8155 8160 8165 8170 8175 8180 8185 8190 8195 8200 8205 8210 8215 8220 8225 8230 8235 8240 8245 8250 8255 8260 8265 8270 8275 8280 8285 8290 8295 8300 8305 8310 8315 8320 8325 8330 8335 8340 8345 8350 8355 8360 8365 8370 8375 8380 8385 8390 8395 8400 8405 8410 8415 8420 8425 8430 8435 8440 8445 8450 8455 8460 8465 8470 8475 8480 8485 8490 8495 8500 8505 8510 8515 8520 8525 8530 8535 8540 8545 8550 8555 8560 8565 8570 8575 8580 8585 8590 8595 8600 8605 8610 8615 8620 8625 8630 8635 8640 8645 8650 8655 8660 8665 8670 8675 8680 8685 8690 8695 8700 8705 8710 8715 8720 8725 8730 8735 8740 8745 8750 8755 8760 8765 8770 8775 8780 8785 8790 8795 8800 8805 8810 8815 8820 8825 8830 8835 8840 8845 8850 8855 8860 8865 8870 8875 8880 8885 8890 8895 8900 8905 8910 8915 8920 8925 8930 8935 8940 8945 8950 8955 8960 8965 8970 8975 8980 8985 8990 8995 9000 9005 9010 9015 9020 9025 9030 9035 9040 9045 9050 9055 9060 9065 9070 9075 9080 9085 9090 9095 9100 9105 9110 9115 9120 9125 9130 9135 9140 9145 9150 9155 9160 9165 9170 9175 9180 9185 9190 9195 9200 9205 9210 9215 9220 9225 9230 9235 9240 9245 9250 9255 9260 9265 9270 9275 9280 9285 9290 9295 9300 9305 9310 9315 9320 9325 9330 9335 9340 9345 9350 9355 9360 9365 9370 9375 9380 9385 9390 9395 9400 9405 9410 9415 9420 9425 9430 9435 9440 9445 9450 9455 9460 9465 9470 9475 9480 9485 9490 9495 9500 9505 9510 9515 9520 9525 9530 9535 9540 9545 9550 9555 9560 9565 9570 9575 9580 9585 9590 9595 9600 9605 9610 9615 9620 9625 9630 9635 9640 9645 9650 9655 9660 9665 9670 9675 9680 9685 9690 9695 9700 9705 9710 9715 9720 9725 9730 9735 9740 9745 9750 9755 9760 9765 9770 9775 9780 9785 9790 9795 9800 9805 9810 9815 9820 9825 9830 9835 9840 9845 9850 9855 9860 9865 9870 9875 9880 9885 9890 9895 9900 9905 9910 9915 9920 9925 9930 9935 9940 9945 9950 9955 9960 9965 9970 9975 9980 9985 9990 9995 9999

7.2026
05.11.1980

BAD ORIGINAL

- 1 8. Verfahren nach einem der Ansprüche 3 bis 6,
 dadurch gekennzeichnet, daß die Differenz der
 gemessenen Meßsignale (x_i) oder geschätzter
 Istsignale und der Sollsignale (s_i) zu einem
 Lenksignal (w) verarbeitet werden.
- 5 9. Verfahren nach Anspruch 8, dadurch gekennzeich-
 net, daß das aus der Differenz bestimmte Lenk-
 Lenksignal ein störungsbedingtes Lenksignal
 (w_z) ist.
- 10 10. Verfahren nach Anspruch 9, dadurch gekennzeich-
 net, daß das Fahrzeug aufgrund des störungsbe-
 dingten Lenksignals (w_z) näherungsweise so ange-
 steuert wird, daß das Gütekriterium
 $I = \int_0^{\infty} \frac{(ay^2 + \beta^2)}{z} dt$ minimiert wird.
- 15 11. Vorrichtung zur Durchführung des Verfahrens nach
 Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß ein
 Differenzbildner (31) vorgesehen ist, der die
 Differenz zwischen Istsignalen (x_i) und in einem
 Sollwertgeber (30) erzeugten Sollsignalen (s_i)
 einem geschwindigkeitsabhängigen Regler (32)
 zuführt.
- 20 12. Vorrichtung nach Anspruch 11, dadurch gekenn-
 zeichnet, daß der Sollwertgeber (30) so ausge-
 legt ist, daß der Bezugspunkt (27) auf der
 Vorderachse (12) liegt.
- 25 13. Vorrichtung nach Anspruch 11 oder 12, dadurch
 gekennzeichnet, daß zur Erzeugung der Sollwerte
 im Sollwertgeber (30) ein Filter vorgesehen ist.
- 30 35

7.2026
 05.11.1980

3042723

-4-

- 1 14. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 11 bis 13,
 dadurch gekennzeichnet, daß im Regler (32) eine
 Rechenschaltung (Fig. 3) vorgesehen ist, mit der
 geschwindigkeitsabhängige Größen durch Polynome
5 angenähert werden.

10

15

20

25

30

35

7.2026
05.11.1980

BAD ORIGINAL

1 gü/sd

M.A.N. MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NÖRNBERG
Aktiengesellschaft

5

München, 5. November 1980

10 Verfahren und Vorrichtung zur Spurführung
eines Fahrzeugs

15 Die Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Vorrich-
tung zum Spurführen eines gleisfreien Fahrzeugs entlang
einer Leitlinie, mit mindestens einem zur Erfassung der
relativen Lage zwischen der Fahrzeuglängsachse und der
Leitlinie dienenden Abtastorgans und mit einer Regel-
einrichtung, die über ein Lenksignal den Lenkwinkel
20 des Fahrzeugs so beeinflußt, daß der Abstand eines
Bezugspunktes auf der Fahrzeuglängsachse zur Leitlinie
möglichst klein bleibt.

25 Derartige Vorrichtungen können u.a. im Personennahverkehr
zur Verringerung des Breitenbedarfs für gesonderte Omni-
bus-Fahrwege dienen. Das Fahrzeug wird automatisch entlang
eines beispielsweise im Straßenbett verlegten Leitkabels
geföhrt, indem über das Abtastorgan jede Abweichung des
Fahrzeugs von der Leitlinie registriert und über einen
30 Lenkregler ausgeglichen wird. Die Abweichung der Lage
des Fahrzeugs kann durch Störungen, wie Windböen, Straßen-
unebenheiten, Leitlinien-Feldverzerrungen oder durch
Krümmung der Leitlinien verursacht werden, wobei
wobei letzteres bei der Auslegung von Regelsystemen
35 von größerer Bedeutung ist.

7.2026
05.11.1980

BAD ORIGINAL

- 1 Aus der DE-OS 18 01 967 ist eine Vorrichtung bekannt, bei der das Lenksignal direkt aus einer Summation der von zwei Abtastorganen gemessenen Abstände und des augenblicklichen Lenkwinkels in der Weise bestimmt wird, daß sich das
 - 5 Fahrzeug nach jeder Abweichung von einer geraden Leitlinie wieder auf diese zurückbewegt. Jedoch läßt sich die Korrektur bei einer Krümmung der Leitlinie nur bedingt zufriedenstellend ausführen, und zwar nur bei relativ geringen Fahrgeschwindigkeiten.
- 10 Um die Genauigkeit, mit der das Fahrzeug insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten der Leitlinie in Kurven zu folgen vermag, zu verbessern, ist in der DE-OS 25 21 571 eine Vorrichtung vorgeschlagen worden, bei der
- 15 mit Hilfe eines dritten Abtastorgans der Kurvenradius der Leitlinie ermittelt wird und die Parameter des Reglers in Abhängigkeit von der Krümmung veränderbar sind. Mit Hilfe des ermittelten Krümmungsradius wird ein Soll-Lenkwinkel gebildet und in das Regelsignal eingebracht.
- 20 Es hat sich hierbei jedoch gezeigt, daß die Verbesserung der Genauigkeit mit einer Verminderung des Fahrkomforts ein geht.
- 25 Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Verfahren der eingangs genannten Art aufzuzeigen, mit dem Fahrzeuge ~~mit~~ mit einer hohen Genauigkeit bei hohem Fahrkomfort geführt werden können.
- 30 Die Aufgabe wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß bei der Bildung des Lenksignals unterschieden wird zwischen den Einflüssen, die von Störungen verursacht werden und jenen, die von der Krümmung der Leitlinie herrühren.

35

7.2026
05.11.1980

-7-

- 1 Hiermit ist es möglich, die Steuerung des Fahrzeugs auf die stör- bzw. kurvenbedingten Abweichungen getrennt abzustellen, so daß die Rückstellbewegung in jedem Fall sanft eingestellt werden kann und dabei trotzdem, auch 5 bei hohen Geschwindigkeiten, eine geringstmögliche Abweichung des Bezugspunktes von der Leitlinie in jeder Situation gewährleistet wird. Dadurch wird erreicht, daß beliebige Bahnkurven mit hoher Genauigkeit und hohem Komfort befahrbar sind.

10

- Bei bisher bekannten Vorrichtungen kann dagegen nicht unterschieden werden, ob eine Abweichung von der Leitlinie durch Störeinflüsse oder durch eine Krümmungsänderung des Leitweges verursacht wird. Das Regelsystem muß in diesen 15 Fällen auf die Krümmungsänderungen ausgelegt werden, wodurch sich bei den Korrekturen von Störeinflüssen ruckartige Lenkbewegungen einstellen.

- 20 Vorzugsweise werden die krümmungsbedingten Einflüsse zu veränderlichen Sollwerten für die Erzeugung des Lenksignals verarbeitet.

- 25 Gemäß einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung werden aufgrund der störungs- bzw. krümmungsbedingten Einflüsse je ein getrenntes Lenksignal w_z bzw. w_k gebildet, die zu einem Gesamt-Lenksignal w addiert werden.

- 30 Die Sollsignale können vorteilhaft so gebildet werden, daß sie den tatsächlichen Sollsignalen gleichen, die bei idealer Fahrzeugführung entlang der Leitlinie im ungestörten Fall auftreten würden, das heißt, bei einer idealen Führung, bei der lediglich Lenkungen aufgrund des Verlaufes der Leitlinie erfolgen würden.

35

7.2026
05.11.1980

BAD ORIGINAL

- 1 Dabei ist es möglich, die Sollwerte mittels eines Filters zu erzeugen, das von der Krümmung der Leitlinie sowie von anderen Größen, wie z.B. der Fahrzeuggeschwindigkeit, Beladung und Umweltdaten angesteuert wird und
- 5 zwar ohne Hinzuziehung von etwaigen Störungen, wie Feldverzerrungen im Leitkabelmagnetfeld, Windböen usw.

Mit einem deartigen Filter lassen sich auch für den Fall von zwei getrennten Lenksignalen unter den gleichen Bedingungen die Sollwerte für das störungsbedingte Signal und gleichzeitig das krümmungsbedingte Lenksignal erzeugen.

Gemäß einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung werden die Sollwerte und gegebenenfalls das führungsbedingte Lenksignal mittels einer Schätzung, d.h. ohne die Kenntnis der Krümmung bestimmt. In diesen Fällen kann die Schätzung vorteilhaft aufgrund von Istwerten durchgeführt werden, wobei Bedingungen für die Sollwerte, wie z.B. die Stellung des Fahrzeugs, die Bezugspunktanordnung, Lenkwinkeleinstellung, mit eingegeben werden.

Die den Verlauf der Leitlinie kennzeichnenden, verantwortlichen Größen können von vornherein in die Regelteinrichtung eingespeichert oder aber während der Fahrt gemessen werden.

Gemäß einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung wird die Differenz der gemessenen Signale und der geschätzten Signale und der Solls Signale zu einem Lenksignal bzw. zu einem störungsbedingten Lenksignal verarbeitet.

- 1 Durch die Kenntnis der Bewegung des Fahrzeugs im ungestörten Fall lassen sich die gemessenen Signale mit dem Sollwert der ungestörten Bewegung vergleichen und daraus eine Korrektursteuerung ableiten. Hierzu wird mittels
5 eines auf größtmöglichen Komfort hin ausgelegten Regelgesetzes ein störungsbedingtes Lenksignal gebildet, das neben dem führungshedingten Signal auf das Lenksystem einwirkt.
- 10 Um zwischen den gegenläufigen Forderungen einerseits nach exakter Führung und andererseits nach gutem Fahrkomfort einen optimalen Kompromiß zu erzielen, wird das Fahrzeug aufgrund des störungsbedingten Lenksignals näherungsweise so angesteuert, daß das Gütekriterium
15 $I = \int_0^t (ay^2 + \dot{\beta}^2) dt$ minimiert wird, wobei a ein ge-
schwindigkeitsabhängiger Gewichtsfaktor, y die Abweichung
20 des Bezugspunktes von der Leitlinie und $\dot{\beta}$ die störungsbedingte Lenkgeschwindigkeit ist.
- Ober die Führgenauigkeit und den Fahrkomfort hinaus hat die Erfindung insbesondere aufgrund des variablen Sollwertes den weiteren Vorteil, daß die Lage des Bezugspunktes und der Abtastorgane unabhängig voneinander
25 frei gewählt werden kann. Bei den bisher bekannten Systemen ist es erforderlich, daß ein Abtastorgan mit dem Bezugspunkt, d.h., mit dem Punkt auf der Fahrzeuglängsachse, dessen Abstand zum Leitkabel möglichst klein sein
30 soll, übereinstimmt, um diese Abstandsbedingung auch in den Krümmungen der Leitlinie erfüllen zu können, in denen nämlich die Fahrzeuglängsachse und die Leitlinie nicht mehr parallel verlaufen. Bei dem erfindungsgemäßen Verfahren sind nämlich im Gegensatz zu den bisher konstant zu haltenden Abstands-Sollwerten der Abtast-
- 35

7.2026
05.11.1980

BAD ORIGINAL

1 organe variable Sollwerte vorgesehen, die die kurven-
bedingten Abweichungen vom Nullabstand berücksichtigt,
wenn das Abstandsorgan nicht auf dem den Schnittpunkt
zwischen Fahrzeuglängsachse und Kurve bildenden Bezugs-
punkt liegt.

Die Unabhängigkeit der Lage der Abtastorgane vom Bezugs-
punkt erweitert das Bedingungsspektrum, das bei der Lage-
bestimmung Berücksichtigung finden kann. So ist es z.B.
10 möglich, eine Verringerung der Meßfehler zu erreichen,
und zwar, indem der Bezugspunkt zwischen z.B. zwei Ab-
tastorganen gewählt wird. Ferner kann der Bezugspunkt
vorzugsweise an der Vorderachse gewählt werden, wodurch
die Fahrbahnbreite für eine in beide Fahrtrichtungen
15 benutzte Leitlinie optimiert werden kann.

Durch die Trennung der kurvenbedingten Steuersignale vom
Störungsregler, kann außerdem der Regler einfacher
und insbesondere sicherer ausgebildet werden. Der Regler
20 ist gegenüber den bei den herkömmlichen Systemen er-
forderlichen Regler parameterunempfindlicher, nachdem der
Regler nach Abzug der kurvenbedingten Signale nur noch
schwache Störungssignale verarbeiten muß.

25 Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung, bei dem die Leit-
linie durch einen von Wechselstrom durchflossenen Leiter
gebildet wird, dessen Feld mittels Antennen induktiv ab-
getastet wird, ist in den Abbildungen Fig. 1 bis 3 darge-
stellt und wird im folgenden näher beschrieben.

30

Fig. 1 zeigt schematisch die gesamte Anordnung.

Mit den Hinter- und Vorderachsen 10 bzw. 12 und den zuge-
hörigen Rädern 13 ist ein Fahrzeug angedeutet, das entlang
35 der als Leitkabel ausgebildeten Leitlinie 14 führbar ist.

7.2026
05.11.1980

- 1 Das Feld des Leitkabels wird von zwei auf der Längsachse 15 des Fahrzeugs befindlichen Antennen 16 und 17 erfaßt. Die Antennensignale werden einer Steuereinheit zugeführt, die aus einer Sensorelektronik 20, einem Lenkregler 21, einem Stellregler 22 sowie einem Krümmungsgeber 23 bestehen. Die Sensorelektronik 20 bestimmt die Abstände d_2 , d_3 der Antennen zur Leitlinie 14 aus den Antennensignalen. Die Abstandssignale x_2 , x_3 werden zusammen mit einem Geschwindigkeitssignal v , einem vom Krümmungsgeber herführenden Krümmungssignal k und einem den an der Spurstange 18 induktiv gemessenen Lenkwinkel β entsprechendem Signal x_1 im Lenkregler 21 zu einem Lenksignal w verarbeitet, und dem Stellregler 22 zugeführt. Der Stellregler 22 steuert einen hydraulischen Stellzylinder 25 an, der die Vorderräder 13 bewegt und kontrolliert deren Einstellung über eine Rückführung des tatsächlichen Lenkwinkels β . Das Fahrzeug wird dabei so gelenkt, daß ein auf der Vorderachse 12 gewählter Bezugspunkt 27 mit der Leitlinie 14 während der Fahrt einen kleinstmöglichen Abstand y beibehält. Für die Sensorelektronik 20 und den Stellregler 22 können herkömmliche Schaltschemen verwendet werden.
- 25 Der Lenkregler 21, der in Fig. 2 als Blockschaltbild näher dargestellt ist, besteht aus einem Sollwertgeber 30, einem Differenzbildner 31 und einem Regler 32. Die Krümmung k der Leitlinie 14 wird nach einer herkömmlichen Art, wie z.B. mit einer aus der DE-OS 25 21 571 bekannten Vorrichtung aus Meßgrößen bestimmt.
- 30 Die Krümmung k wird dem Sollwertgeber 30 zugeführt, der über Filter die Sollwerte bzw. Sollwertsignale s für alle Meßgrößen und ein kurvenbedingtes Lenksignal w_k erzeugt.

35

7.2026
05.11.1980

BAD ORIGINAL

1 Das Filter repräsentiert bestimmte Eigenschaften des
Fahrzeugs und wird gemäß der augenblicklichen Ge-
schwindigkeit v abgestimmt. Durch Einstellungsmöglich-
keiten am Filter kann der Bezugspunkt 27 beliebig und da-
5 mit unabhängig von der Lage der Antennen 16 bzw. 17 ein-
gestellt werden, wenn die Faktoren beladungs- bzw.
witterungsabhängig gemacht werden, können die durch
Beladungs- bzw. Witterungsänderungen verursachten Ver-
änderungen des Fahrverhaltens ausgeglichen werden, so
10 daß eine hohe Führgenauigkeit am Bezugspunkt von Beladung
bzw. Witterung unabhängig gewährleistet ist.

Die Sollwertsignale s werden dem Differenzbildner 31
zugeführt, der die Differenz zwischen den Sollwerten
15 und Istmeßgrößen x_i bildet, die aufgrund von Störungen
zustandekommen. Diese nunmehr nur noch von störungs-
bedingten Einflüssen bestimmten Differenzsignale d_i
werden schließlich vom Regler 32 zu einem störungs-
bedingten Lenksignal w_z verarbeitet.

20 Die Addition des Krümmungsbedingten Lenksignals w_k mit
dem störungsbedingten Lenksignal w_z ergibt das Gesamt-
Lenksignal w , das in Verbindung mit der augenblicklichen
Geschwindigkeit v über den Stellregler 22 die Betätigung
25 der Stellzylinder auslöst.

Der Regler 32 ist als Optimalregler ausgelegt, dem ein
Optimierungskriterium der Form

30

35

7.2026
05.11.1980

$$1 \quad I = \int_0^{\infty} (a(v) y^2(t) + \frac{\dot{y}^2}{z}(t)) dt$$

-13-

5 $y :=$ horizontaler Abstand des Bezugspunktes zum Leitkabel
 $a :=$ geschwindigkeitsabhängiger Gewichtungsfaktor
 $t :=$ Zeit
 $\beta =$ Lenkgeschwindigkeit aufgrund der störungsbedingten Lenksignale

10 zugrundegelegt ist, das mit dem gewünschten Störverhalten minimiert werden soll.

15 Das Regelgesetz des Optimalreglers enthält für alle Eingangssignale d_i geschwindigkeitsabhängige Verstärkungsfaktoren n_i , die mittels einer Rechenschaltung durch Polynome angenähert werden. Hierdurch können beliebige Geschwindigkeitsabhängigkeiten einfach und schnell eingestellt werden.

20 Es ist aber auch möglich, die störungsbedingten und die krümmungsbedingten Einflüsse im Sollwertgeber 30 zu lediglich Sollsignalen s_i zu verarbeiten, mit denen über den Differenzbildner 31 und dem Regler 32 ein für 25 die Korrektur alleinverantwortliches Lenksignal erzeugt wird. In diesem Fall wird von einem getrennten krümmungsbedingten Lenksignal w_k abgesehen, so daß die in Fig. 2 angedeuteten Signale w_z und w gleich sind.

30

35

7.2026
05.11.1980

BAD ORIGINAL

14

Leerseite

Nummer: 3042723
Int. Cl.³: G 05 D 1/03
Anmeldetag: 13. November 1980
Offenlegungstag: 27. Mai 1982

3042723

15

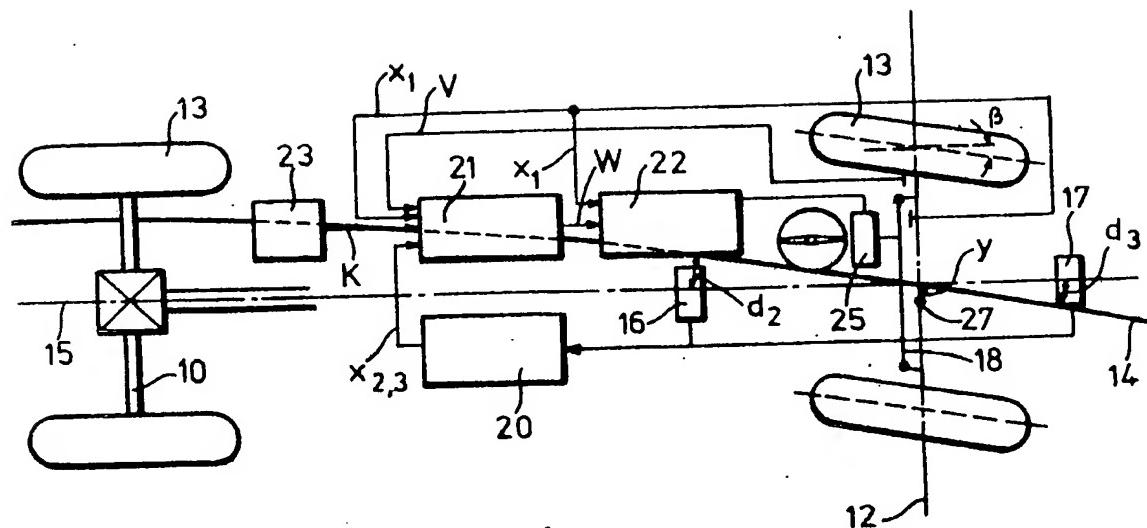


Fig. 1

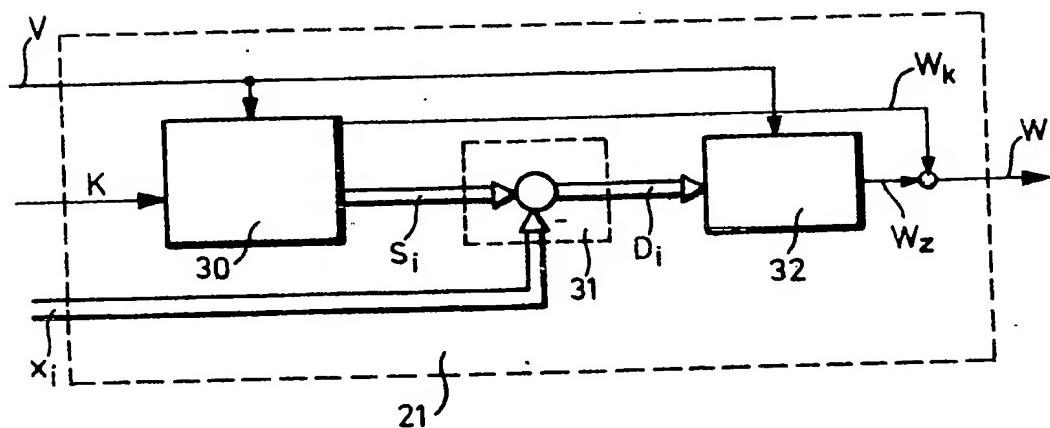


Fig. 2

ORIGINAL INSPECTED